

Le LAB de la Filière AUTO

*A la Maison des Travaux Publics
le 9 novembre 2021*

« Crise des matières premières et des composants : un véritable casse-tête pour l'industrie » Quelles conséquences pour l'industrie automobile ?

Introduction

Marc MORTUREUX, Directeur général de la Plate-forme Automobile

Je représente la Plate-forme de la filière Automobile qui réunit tous les acteurs des composantes de l'industrie automobile française, les constructeurs, les équipementiers et les fournisseurs. Ils représentent 4 000 entreprises qui sont réparties sur tout le territoire national. Le sujet qui nous réunit ce matin est évoqué depuis de très nombreux mois. Il a toutefois pris une acuité toute particulière pour l'industrie automobile depuis quelques semaines car les conséquences de la pénurie des semi-conducteurs se font cruellement ressentir pour notre secteur. Je tiens à remercier nos « experts » qui ont accepté d'intervenir durant cette matinée afin de nous exposer les causes de cette pénurie et ses conséquences. Ils nous diront aussi si elle répond uniquement à des effets conjoncturels ou s'il y a également des causes plus structurelles qu'il nous faut anticiper de manière à éviter de retomber dans une situation de dépendance dans un contexte où l'automobile évolue fortement. La pénurie des semi-conducteurs touche l'industrie automobile au premier chef, mais pas seulement. La crise sanitaire n'est pas la seule explication. La situation s'est encore davantage dégradée à la rentrée avec l'émergence du covid dans des pays asiatiques clés comme la Malaisie. Après une année 2020 au cours de laquelle nous avons assisté à l'effondrement historique à la fois du marché et de la production automobile en France (-25 %), nous espérions un rebond en 2021 et il n'en sera rien. Le marché et la production automobile en France devraient finalement rester à un niveau quasiment aussi faible qu'en 2020. Cette situation dramatique ne concerne pas seulement la France, mais aussi toute l'Europe. En 2019, on enregistrait 95 millions de véhicules produits dans le monde. En 2021, nous devrions en enregistrer un peu moins de 75 millions. La pénurie des semi-conducteurs a entravé la production de plus de 10 millions de véhicules dans le monde, dont 3 millions pour la seule Europe. Pourtant les carnets de commandes sont pleins. Cette situation pèse véritablement sur la trésorerie des entreprises avec deux préoccupations. En premier lieu, si la

pénurie dure, elle va générer sans doute de nombreuses défaillances d'entreprises. En second lieu, les entreprises de la filière vont, en cas de reprise et parce que les carnets de commandes sont pleins, avoir un besoin en fonds de roulement ~~sera~~ important. Nous aurons alors un vrai risque que les entreprises ne soient pas en mesure de faire face à la demande du marché et qu'elles ne soient pas capables de profiter de cette croissance à venir, parce qu'elles n'auront pas le BFR suffisant pour faire face aux commandes qui leur parviendront. Reste donc à savoir combien de temps elles tiendront.

Pour finir cette brève introduction, quelques chiffres que je voudrai vous présenter : j'ai projeté un graphique illustrant la part de l'acier, de l'aluminium et du plastique dans un véhicule thermique. Il représente 70 % de son poids. Bien évidemment le poids de tous ces composants va être profondément modifié avec l'électrification, qui est la tendance d'avenir. Nous allons assister à une pression à la baisse des coûts qui va s'accroître pour réduire l'écart de coût entre un véhicule thermique et un véhicule électrique. Rappelons que la transition vers le véhicule électrique conduit à une augmentation du poids de l'ordre de 170 kilos par véhicule. Cette augmentation a pour origine notamment la batterie. Nous aurons par exemple besoin de plus en plus de cuivre pour produire ce véhicule. Cela entraînera une inflation de son coût. Il sera très difficile de contenir l'augmentation de ce coût.

Table-ronde

Participaient à cette table-ronde :

- **Thomas BESSON**, spécialiste du secteur automobile au sein des services financiers européens de Kepler Cheuvreux ;
- **Benjamin FRUGIER**, Directeur du Développement des entreprises au sein de la Fédération des industries mécaniques ;
- **Bruno JACQUEMIN**, Délégué général de l'A3M (Industrie des alliages « Métaux, Minerais et Minéraux ») ;
- **Denis SCHEMOUL**, Directeur associé au sein du cabinet IHS Markit ;
- **Élisabeth WAELBROECK-ROCHA**, Responsable du Service « économie internationale » du cabinet IHS Markit.

Cette table-ronde animée par Jean-François RABILLOUD, journaliste.

Jean-François RABILLOUD

Avant de laisser nos intervenants s'exprimer sur la crise des semi-conducteurs, sachez que 59 % des entreprises françaises étaient, il y a six mois, impactées par cette crise des matières premières. Seule la moitié d'entre elles envisage de répercuter la hausse des matières premières sur les prix de ventes. Bien évidemment, en six mois, la situation s'est significativement aggravée. Ce sujet sera un des points sur lesquels nous reviendrons dans le cadre de notre table-ronde. Pensez-vous que nous devons oublier l'échéance de redressement de l'industrie automobile fixée à 2022 ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

Je crois que nous assisterons à une première, mais timide, amélioration de la situation au cours du deuxième trimestre de 2022.

Thomas BESSON

Je me rallie à l'opinion d'Élisabeth Waelbroeck-Rocha si nous parlons cependant uniquement des semi-conducteurs. Nous ne devons pas ignorer que l'industrie aura d'autres défis à relever d'ici là.

Benjamin FRUGIER

Pour ma part, le redressement interviendra bien au-delà du second semestre de l'année 2022 dans la mesure où nous assistons à l'émergence d'autres problématiques, notamment la flambée du prix de l'énergie.

Bruno JACQUEMIN

Indéniablement l'émergence de ces « autres problématiques » va nous pénaliser et entraver notre capacité à sortir du tunnel en 2022. Je le crois d'autant plus que nous sommes actuellement face à une situation de très grande incertitude, incertitude comme nous n'en avons jamais vue.

Denis SCHEMOUL

Selon moi, lorsque nous parlons de l'échéance de 2022, celle-ci correspond tout au plus à un début d'amélioration. Il ne s'agit nullement d'une normalisation.

Jean-François RABILLOUD

Reste à savoir comment nous en sommes arrivés là. Quelle est votre opinion sur le sujet, Élisabeth Waelbroeck-Rocha ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

Il est important de prendre du recul et de nous demander ce qui a pu nous amener à la situation que nous connaissons actuellement. Trois types de facteurs ont joué. Le premier est la reprise au cours des deux premiers trimestres de l'an passé : elle a été beaucoup plus rapide que ce que nous avions prévu. Nous avons assisté à une augmentation très importante de la demande, augmentation qui a été « dopée » par les aides d'État destinées à limiter les effets de la crise sanitaire. Ce fut le cas en Amérique du Nord, en particulier : les États-Unis ont injecté plus de 20 % de leur PIB pour soutenir l'activité, ce qui a conduit à une progression fulgurante de la demande de biens durables, mais non pas des services. Par biens durables, j'entends l'informatique ou les téléphones portables, surtout. Dans le même temps, nous avons enregistré l'annulation de commandes de semi-conducteurs dans l'industrie automobile.

Jean-François RABILLOUD

Personne n'avait donc anticipé cette progression fulgurante ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

J'en viens au deuxième facteur, en l'occurrence la désorganisation complète du transport maritime qui n'a pas été en mesure d'anticiper et de répondre à la reprise économique et à la demande des marchés en semi-conducteurs. Le troisième facteur est l'extrême réticence des fabricants de semi-conducteurs à augmenter la production, réticence qui a pour origine l'incertitude la crise sanitaire et des différentes phases de confinement auxquelles elle a pu donner lieu. Parallèlement, la demande que d'aucun ont jugé excessive en biens durables est demeuré temporaire. On ne remplace pas un réfrigérateur ou un ordinateur tous les ans. Quant à l'automobile, la demande est présente, mais la pénurie en semi-conducteurs entraîne un rationnement.

Jean-François RABILLOUD

Thomas Besson, la situation actuelle pèse-t-elle sur la valorisation du secteur de l'automobile ?

Thomas BESSON

Le secteur automobile a connu un effondrement en bourse parallèlement au premier confinement. Il a, par la suite, significativement rebondi. Depuis le début de l'année les constructeurs subissent un niveau de *pricing power* qu'ils n'ont jamais connu. Ils souffrent beaucoup et ils sont totalement dépendants des volumes de production qui sont beaucoup plus faibles que prévu. Leur résultat s'en trouve impacté. Parmi les constructeurs, certains sont plus impactés que d'autres. Certains ont une valorisation très conséquente quand d'autres présentent une valorisation plus faible. Ces derniers

sont les constructeurs que nous appelons communément les *legacy*, c'est-à-dire les constructeurs historiques (Renault, Stellantis, etc.). Les bouleversements majeurs attendus d'ici 2035 à 2040 vont davantage impacter ces constructeurs « classiques » que les nouveaux constructeurs qui ont appris à s'adapter aux nouvelles contraintes du marché.

Jean-François RABILLOUD

Bruno Jacquemin, votre activité dans le domaine sidérurgique est la plus importante pour le secteur automobile. Pouvez-vous nous dresser un état des lieux ?

Bruno JACQUEMIN

L'activité sidérurgique est importante pour l'industrie automobile parce que la matière première qui est, jusqu'à preuve du contraire, prioritairement utilisée par celle-ci est l'acier et, dans une moindre mesure, l'aluminium. Je parlerai exclusivement de l'acier. Les pénuries que nous avons connues au cours des différents confinements, en premier au cours du premier confinement, ont très fortement marqué notre filière (hausse du coke, hausse du charbon, arrêt de la production de minerai de fer en Australie, etc.). Rappelons que la production française d'acier représente 10 % de la production européenne d'acier et moins de 1 % à l'échelle mondiale. 56% de la production mondiale d'acier est assurée par des acteurs chinois. Le n°1 est chinois, le 2^e acteur est ArcelorMittal qui ne produit que 5 à 6 % de l'acier mondial. L'Europe produit 160 millions de tonnes environ, dont 14 millions de tonnes pour la seule France, 23 millions de tonnes en Italie et 40 millions de tonnes en Allemagne. La production européenne ne suffit donc plus aux besoins de l'industrie européenne. Évoquons les nouveaux acteurs européens que l'on trouve en Russie, en Ukraine ou en Turquie. L'acier turc est de très bonne qualité. La Turquie exporte désormais de l'acier en Europe. Ce n'était pas le cas il y a encore trois ou quatre ans. En 2017, l'Europe exportait ses surplus d'acier en Turquie : la balance commerciale de l'acier européen était positive. Le problème de l'industrie sidérurgique européenne est sa faible puissance. La France n'en est pas le maillon le plus fort, loin s'en faut, en dépit de tous les efforts des aciéristes français. Je voudrais d'ailleurs insister sur les efforts qu'ils ont déployés au cours du deuxième semestre de 2020 pour redémarrer leur production. À la fin de l'année 2020, les hauts-fourneaux français fonctionnaient tous et la production commençait à repartir à la hausse de façon à répondre aux attentes de tous les clients. Les grands sidérurgistes produisant de l'acier en France sont au minimum des acteurs européens ou, plus souvent, des acteurs mondiaux, le premier d'entre eux étant Arcelor Mittal. Nous avons assisté à une reprise extrêmement rapide au cours du deuxième semestre de 2020, non seulement en France et en Europe, mais aussi et surtout en Chine populaire et aux États-Unis. La priorité pour les producteurs d'acier européens a consisté à répondre à la demande de ces états, demande qui s'inscrivait sur le long terme et qui présentait de nombreux avantages tarifaires.

Jean-François RABILLOUD

Je vais donner la parole à présent au représentant de la Fédération des industries mécaniques car ses adhérents font face à des difficultés à la fois économiques et réglementaires.

Benjamin FRUGIER

Absolument. Nous avons effectivement affaire à des problématiques réglementaires. Les Chinois, pour ne citer qu'eux, ont accordé des avantages douaniers à l'exportation de leur acier, avantages qui ont notamment pris la forme d'exemptions de TVA. Le Gouvernement chinois est revenu sur ces mesures au cours de l'été 2021 afin de conserver leur acier. Il avait également exempté de droit de douane les exportations chinoises de ferraille, mesure sur laquelle Pékin est également revenu par la suite. Évoquons enfin un dernier élément, en l'occurrence les mesures de sauvegarde en vigueur depuis 2018, à l'initiative de l'Administration Trump. Ces mesures ne s'appliquent cependant plus à l'acier européen. Elles ont cependant donné à un contingentement. La Commission européenne a condamné ces mesures. Un accord a été passé avec l'Administration Biden permettant à l'acier de l'Europe de réinvestir le marché nord-américain, mais il génère des incertitudes sur le marché.

Jean-François RABILLOUD

Denis Schemoul, quelle est la situation concernant les semi-conducteurs, thématique qui a surgi il y a quelques mois dans l'actualité ?

Denis SCHEMOUL

En 2021, le secteur de la production automobile mondiale est le seul à enregistrer une décroissance à l'échelon européen. Cela signifie que les 15 % de baisse concernent, non seulement 2020, mais aussi 2021. Cela cache des disparités selon les constructeurs européens. Les constructeurs chinois – et plus globalement asiatiques – vont bien se sortir de la crise des semi-conducteurs alors que les constructeurs européens, en particulier français, accuseront une baisse beaucoup plus prononcée.

Jean-François RABILLOUD

Comment les constructeurs asiatiques parviennent-ils à sécuriser leur approvisionnement de semi-conducteurs ?

Denis SCHEMOUL

Ils n'y parviennent pas. C'est là tout le problème auquel ils sont confrontés. Je voudrais insister sur la difficulté à laquelle les constructeurs *legacy* sont confrontés et vont continuer de l'être : ils ont un vrai besoin de semi-conducteurs d'ancienne génération pour lesquels ils sont en compétition avec d'autres secteurs d'activité. La difficulté est qu'aucun fondeur n'investira dans une nouvelle ligne de production de ce type de semi-conducteurs. Tesla n'a pas besoin de ce type de semi-conducteurs. Le problème est donc celui de l'approvisionnement en semi-conducteurs qui permettront d'assurer le fonctionnement du système multimédia des véhicules, de l'aide à la conduite ou de l'air bag, par exemple. Aucun constructeur n'est en mesure de garantir à ses clients que le problème auquel il est confronté en termes d'approvisionnement en semi-conducteurs sera résolu en quelques semaines ou en quelques mois. C'est un des principaux problèmes auxquels ils sont actuellement confrontés.

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

La crise d'approvisionnement des semi-conducteurs illustre le fait que les pénuries sont beaucoup plus importantes que les augmentations de prix. Nous nous étions habitués à subir des hausses de tarifs et à les répercuter sur le client final. Ce n'est désormais plus possible. Nous nous attendons à d'autres pénuries en 2022, notamment sur l'acier électrique. En ce domaine, nos experts affirment que les fabricants d'acier électrique ont d'ores et déjà assuré aux producteurs de batterie électrique qu'ils seraient prioritairement servis l'année prochaine. Cela entraînera cependant des ruptures en termes d'approvisionnement pour les biens de consommation. Cela ne signifie pas que la pénurie des semi-conducteurs sera derrière nous pour autant.

Jean-François RABILLOUD

Savez-vous si les constructeurs vont s'y préparer ? Comment vont-ils s'y préparer ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

Ils découvrent progressivement les problèmes petit à petit. S'ils s'y préparent, c'est donc de manière empirique. Je voudrais rappeler que la Chine populaire est au cœur des problèmes auxquels nous sommes confrontés. Les prix de l'énergie y ont significativement augmenté à un moment où Pékin a fait le choix de réduire drastiquement ses émissions de CO₂, bien évidemment dans la perspective des Jeux Olympiques d'hiver. Le contexte est également celui de fortes tensions entre l'Australie et la Chine populaire à la suite de la participation de Canberra aux manœuvres militaires américaines en Mer de Chine. Pékin a donc interrompu ses importations de charbon australien pour donner une priorité absolue au gaz russe. La demande chinoise en gaz russe a entraîné une inflation tarifaire, laquelle a pénalisé – et continue de pénaliser – les Européens. Mais elle pénalise aussi la Chine à tel point que consigne a été donnée à ses fournisseurs d'électricité de réduire leur production. Cela a entraîné des coupes drastiques dans nombre d'industries. À moins de répercuter les hausses des

tarifs sur les consommateurs, la Chine populaire va continuer à connaître des coupures électriques, ce qui va nuire à ses industries utilisant intensivement l'énergie.

Jean-François RABILLOUD

Thomas Besson, la situation actuelle accroîtra-t-elle la dislocation du marché entre les *pure players* et les *legacy* ?

Thomas BESSON

Je ne sais pas si elle va l'accroître. En revanche, je constate que les constructeurs automobiles dits « classiques » gagnent de l'argent en vendant des véhicules électriques, du fait d'une demande plus forte et des mesures de soutien. Le cercle vicieux que nous évoquions tout à l'heure est positif pour l'environnement de prix des constructeurs qui découvrent les avantages des véhicules électriques en termes de marge. Notez que les constructeurs ont augmenté les prix de ces véhicules au cours de cette année à trois reprises !

Jean-François RABILLOUD

Les constructeurs *legacy* vont, je crois enregistrer de bons résultats cette année.

Thomas BESSON

Oui. Cela ne les empêche pas de réduire leur production, faute de disponibilité de semi-conducteurs.

Jean-François RABILLOUD

Certes, mais cette réduction de la production s'accompagne d'une augmentation des tarifs pratiqués par ces constructeurs !

Thomas BESSON

Absolument. Le prix est plus important que la production, d'autant plus que les constructeurs ont le choix de la localisation de leur production. Vous n'êtes pas sans savoir que certaines localisations sont bien évidemment plus avantageuses que d'autres.

Jean-François RABILLOUD

Reste à savoir si cette situation perdurera. Bruno Jacquemin, comment les constructeurs coréens – et asiatiques – font-ils pour continuer d'inonder les marchés européens en véhicules ? Ne sont-ils pas eux aussi confrontés à des difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs ?

Bruno JACQUEMIN

Les économies asiatiques présentent une particularité : il existe une solidarité au sein de la filière et qui permet d'anticiper certaines problématiques ou de soulager certaines situations de fragilité. Les constructeurs européens seraient bien inspirés de transposer un tel modèle et ils devraient susciter un « contexte de filière » qui n'existe toujours pas. Ajoutez à cela que les Coréens sont d'importants producteurs d'acier.

Jean-François RABILLOUD

Denis Schemoul, vous m'avez dit, en préparant cette table-ronde, que les constructeurs *legacy* sont mobilisés pour parvenir à adopter d'ici cinq ans le modèle mis en œuvre par Tesla actuellement.

Denis SCHEMOUL

Cette mobilisation va entraîner des transformations très profondes du secteur. Je fais mien le propos de Bruno Jacquemin concernant la mise en place d'un « contexte de filière » : les acteurs européens du secteur doivent davantage se parler, suivant le modèle mis en œuvre par les asiatiques.

Jean-François RABILLOUD

Thomas Besson, les équipementiers sont confrontés à des difficultés tant en termes boursiers qu'en termes financiers. Comment peuvent-ils remédier à ce problème ?

Thomas BESSON

Les équipementiers souffrent beaucoup plus que les constructeurs. La raison en être très simple, à savoir la chute des volumes. Ils présentent cependant des niveaux de performance opérationnelle qui ne sont pas éloignés de ceux qu'ils connaissaient en 2009. Je crains toutefois que les plus petits des équipementiers ne connaissent un effondrement dans les mois à venir, effondrement qui va se traduire – après l'élection présidentielle, évidemment – par la disparition de certains d'entre eux. La priorité sera alors à la consolidation.

Jean-François RABILLOUD

Les équipementiers doivent donc réfléchir à des solutions alternatives. L'une d'entre elles passe par la production de batteries électriques. Combien de temps faut-il pour ouvrir une usine de production de batteries en Europe ?

Thomas BESSON

Le délai nécessaire est de trois à cinq ans. Un entrepreneur suédois occupe une place de choix en la matière. Il est un ancien de Tesla.

Jean-François RABILLOUD

Bruno Jacquemin, comment envisagez-vous de passer la période délicate que nous connaissons ?

Bruno JACQUEMIN

Nous nous battons pour relocaliser la métallurgie et la sidérurgie en France. Il faudra, non seulement du temps, mais aussi de l'argent. Nous avons oublié que les produits de base que sont les métaux font partie de notre quotidien. Nous avons donc un effort de pédagogie à entreprendre. La transition écologique et la transition numérique sont incroyablement consommatrices de métaux, notamment de métaux rares. La question est de savoir comment l'on peut sécuriser nos approvisionnements et adresser les besoins qui existent en France.

Jean-François RABILLOUD

Comment le constructeur Tesla a-t-il pu signer un contrat qui sécurisera ses approvisionnements et que les constructeurs français n'en aient pas été capables ?

Bruno JACQUEMIN

Vous parlez d'une mine située dans le sud de la Nouvelle-Calédonie. La signature du contrat avec Tesla est aussi une question stratégique et éthique pour Elon Musk : il s'agit d'abord de diversifier ses approvisionnements puisque cette mine n'est que l'une de celles qui vont lui fournir du nickel. Il s'agit ensuite de montrer qu'il est capable de se fournir en nickel « éthique ». Tesla ouvre la voie à d'autres constructeurs indéniablement.

Echanges avec la salle

De la salle

Disposez-vous d'estimations précises sur la répercussion de la pénurie des semi-conducteurs sur les prix de ventes aux consommateurs ?

Thomas BESSON

Aux États-Unis, le prix moyen des voitures particulières est désormais de 44 000 euros, c'est-à-dire une hausse de 15 000 euros en seize ans. La hausse concerne aussi les pays européens.

Jean-François RABILLOUD

En France, la hausse est de 7 000 euros en dix ans pour un véhicule neuf.

François ROUDIER

Il convient cependant de manier ce dernier chiffre avec précaution car la hausse s'est accompagnée d'une évolution de gamme des véhicules.

De la salle

Je vous remercie de cette table-ronde. J'en retiens la mécontente des acteurs automobiles. N'y a-t-il donc pas une certaine incompetence, voire une certaine suffisance des dirigeants du secteur ? N'y a-t-il également pas une discordance entre les impératifs « hors sol » européens et la capacité de nos concitoyens à s'y adapter ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

Je crois que nous souffrons, en réalité, d'un manque de planification au sein de la filière auto qui se traduit par l'absence totale d'une analyse de la filière dans la perspective de la mise en place de la transition écologique, analyse qui aurait pourtant permis d'identifier les besoins en cuivre, en cobalt ou en lithium et de sécuriser les approvisionnements de ces métaux. Cette absence de quantification me semble être particulièrement fâcheuse car elle omet tout questionnement sur la sécurisation des approvisionnements.

Benjamin FRUGIER

La Plate-forme Automobile s'est saisie du sujet puisqu'elle incarne la filière et elle est le cadre dans lequel les acteurs peuvent discuter avec les fournisseurs de premier rang et les constructeurs. S'il est un problème, c'est celui de la visibilité quant aux variations des volumes. Cette visibilité, pour le moment, est très faible.

Bruno JACQUEMIN

Vous évoquiez le contrat d'approvisionnement signé par Tesla avec une mine néo-calédonienne. Il convient, me semble-t-il, de relativiser l'impact de cette annonce. D'autres constructeurs ont signé de tels contrats permettant de sécuriser leurs approvisionnements en acier ou en minerais. C'est le cas de Renault ou de Stellantis. En revanche, ceux-ci ne sont pas prêts comme les constructeurs asiatiques à prendre des parts dans le capital de leurs équipementiers de leurs fournisseurs ou des mines de production de minerais.

De la salle

Il est question d'une pénurie imminente du magnésium. Comment la percevez-vous ? S'agissant de la participation des constructeurs asiatiques au capital de leurs producteurs de métaux, ne pensez-vous pas qu'il s'agit là d'une tendance de fond à laquelle les constructeurs *legacy* ne pourront pas échapper ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

95 % des importations de magnésium vers la France proviennent de Chine populaire. J'évoquais il y a un instant les pénuries d'énergie dans ce grand pays. Elles impactent les usines de production de magnésium qui, comme beaucoup d'autres, ne fonctionnent qu'à 50 % de leur capacité normale. La vraie question est de savoir si cette situation chinoise est structurelle ou conjoncturelle, dans la perspective notamment des Jeux Olympiques d'hiver qui se déroulent à Pékin et de la volonté des autorités chinoises de dépollution. Il se pourrait, après les JO, que nous assistions à une reprise de la production énergétique en Chine continentale. Un dernier élément à prendre en considération est

le climat. Un hiver clément et doux permettait de limiter les besoins énergétiques. Ce n'est pas vers cela que nous semblons nous orienter, du fait du phénomène La Nina qui va entraîner une baisse des températures en Asie.

De la salle

Les solutions permettant de remédier à la pénurie des semi-conducteurs semblent être inexistantes, à vous entendre. N'y a-t-il pas une inertie quant à la capacité des acteurs de la filière à remédier à ce problème ? L'industrie automobile est-elle vraiment condamnée à subir cette pénurie ?

Élisabeth WAELBROECK-ROCHA

Les déploiements de nouvelles capacités ne s'inventent pas du jour au lendemain !

Marc MORTUREUX

Nous traversons une période extrêmement difficile en ce moment et nous œuvrons à l'affronter de la meilleure manière possible. Nous œuvrons aussi à identifier les conséquences de cette pénurie sur les fournisseurs, quel que soit le rang qu'ils occupent. L'enjeu est de savoir comment nous allons investir massivement les nouvelles chaînes de valeur. De très grands programmes commencent de se mettre en œuvre à l'échelon européen, sur les batteries ou sur l'hydrogène, à titre d'exemple. Il convient de savoir si nous serons capables de créer des écosystèmes complets qui vont permettre d'adresser les besoins. On peut critiquer l'industrie automobile européenne, mais nous ne pouvons que nous féliciter qu'elle ait été capable de maintenir l'intégralité de ses capacités de production sur le Vieux-Continent. Ce n'est pas le cas de tous les produits de consommation courante. Le moteur thermique fut un verrou technologique majeur pour cette industrie automobile européenne. Vouloir supprimer *ex abrupto* ce verrou technologique reste compréhensible sur le plan environnemental. Il convient cependant de savoir comment nous allons assurer notre protection technologique. Je crois que la question reste posée.

De la salle

Comment la filière va-t-elle poursuivre survivre à tous les bouleversements qui nous ont été décrits ce matin ? Disposez-vous de leviers ?

Marc MORTUREUX

Nous avons pu compter sur l'aide des pouvoirs publics, aide qui nous a permis de sauvegarder la trésorerie de nos entreprises. Mais les risques de défaillance ne sont pas nuls, dans un contexte où nous assistons à une transformation technologique profonde. Nous avons alerté le Gouvernement sur l'importance de proroger cette aide, au regard du manque total de visibilité sur les prévisions de production et de commandes. L'enjeu est de faire en sorte que notre filière existe toujours dans un ou deux ans. Elle doit rester debout le temps de sortir de la crise que nous connaissons. Je ne peux donc pas laisser dire que nous restons les bras croisés. Je crois aussi que nous disposons de très nombreux atouts : le développement de la voiture électrique est une vraie chance pour la France où l'énergie décarbonée occupe une place prépondérante dans le mix énergétique. S'il est un sujet qui doit nous mobiliser, c'est celui de mettre en avant cette énergie décarbonée dans la capacité de la France à atteindre ses objectifs de diminution de CO2. Il faut investir dans les secteurs dans lesquels la réduction des émissions de CO2 sera la plus rentable. Nous disposons de grands atouts : à nous de les valoriser.

De la salle

Il n'y a pas que les fournisseurs qui souffrent. Il y a aussi les clients, notamment les clients B2B qui pourraient définitivement se tourner vers des constructeurs asiatiques, notamment chinois. Ceux-ci ne sont pas encore présents en Europe. Les difficultés des clients B2B pourraient les y inciter. J'ai le sentiment que la filière n'anticipe pas les conséquences de ces difficultés.

Marc MORTUREUX

Ayez conscience de la violence de la trajectoire que l'on impose aux constructeurs automobiles en Europe. Tous les six mois, ils subissent de nouveaux cadres très contraignants et sont obligés – du moins partiellement – de répercuter les surcoûts induits sur les tarifs qu'ils pratiquent. Cela pourrait avoir pour conséquence que les consommateurs se tournent vers des constructeurs proposant des véhicules équivalents, mais sensiblement moins chers. Ces constructeurs risquent d'être asiatiques, en particulier chinois. Les cadres réglementaires ne doivent donc pas seulement être contraignants, ils doivent être aussi protecteurs. L'industrie automobile européenne est disposée à relever les défis qui vont s'imposer à elle, mais elle doit aussi être accompagnée à les affronter. Les mesures qui sont prises doivent être cohérentes. Elles ne le sont peut-être pas suffisamment. Nous avons la chance d'avoir un Gouvernement qui a la volonté de favoriser la réindustrialisation par la localisation des nouvelles chaînes de valeur. Cette volonté doit s'accompagner de choix forts pour redonner de la compétitivité à nos sites industriels.

Jean-François RABILLOUD

Je vous remercie de votre participation. Je vous donne rendez-vous le 24 novembre 2021 pour notre prochaine table-ronde consacrée aux zones de faibles émissions.

« Seul prononcé fait foi »

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com